

# Les limites des statistiques d'accident

En 2022, 42 personnes ont été tuées et 2700 autres blessées à vélo en Suisse, selon la police. Si les enjeux de sécurité sont importants, les statistiques sont lacunaires pour comprendre ces accidents.



Patrick Rérat, professeur ordinaire en géographie et codirecteur de l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA) à l'Université de Lausanne.



Dimitri Marincek, D<sup>r</sup> en géographie, adjoint scientifique auprès de l'OUVEMA à l'Université de Lausanne.



Photo: Pixabay

**LES PROCÈS-VERBAUX** de police distinguent trois catégories: les collisions, les pertes de maîtrise (chutes) et une rubrique «autre» (empiétement, animal). Elles représentent respectivement 43%, 54% et 3% des accidents à vélo et 35%, 62% et 3% de ceux qui touchent des vélos avec assistance électrique.

Quelles que soient les circonstances de trafic ou l'implication indirecte d'autres usagers·ères, la responsabilité des chutes est attribuée à la personne à vélo. Pour les collisions, dans les deux tiers des cas, l'usager·ère antagoniste, le plus souvent motorisé·e, est responsable. Cette part grimpe à 94% dans les giratoires. Les procès-verbaux identifient d'autres causes fréquentes d'accidents, comme l'inattention.

## Sortir d'une logique juridique

Ces statistiques se focalisent sur la responsabilité selon une logique juridique ou d'assurance (qui doit payer ou être amendé?) Elles négligent toutefois la complexité des accidents, y compris des chutes, et la chaîne d'événements qui les provoque. Les causes sont de surcroît difficiles à interpréter. Que signifie un manque d'attention? Est-ce qu'il s'agit d'un·e cycliste sur son smartphone ou faisant face à une situation complexe due au manque d'infrastructure et à la cohabitation avec les voitures?

Les statistiques partent du principe qu'un accident est dû à une erreur humaine et non à l'infrastructure (sauf circonstances exceptionnelles comme de l'huile sur la chaussée). Si ceci fait sens pour les automobilistes dont les besoins orientent depuis un

siècle l'aménagement de la voirie, est-ce applicable au vélo dont les réseaux sont lacunaires?

## Vers une meilleure compréhension des accidents

Les statistiques d'accident découlent d'une vision de la sécurité routière basée sur la responsabilité individuelle (erreur humaine). Pour mieux comprendre les accidents, il serait pourtant important de les considérer aussi comme symptômes de dysfonctionnement (erreur urbaine) afin d'améliorer la voirie et de prévenir les erreurs de tous·tes les usagers·ères. oo

# Grenzen der Unfallstatistik

2022 wurden nach Angaben der Polizei in der Schweiz 42 Personen auf dem Velo getötet und 2700 verletzt. Hier stellen sich auch Sicherheitsfragen. Die Statistiken reichen zum Verständnis dieser Unfälle nicht.



Patrick Rérat,  
Professor für Geografie  
und Co-Direktor des  
Observatoire universitaire  
du vélo et des mobilités  
actives (OUVEMA) an der  
Universität Lausanne



Dimitri Marincek,  
Doktor der Geografie,  
wissenschaftlicher  
Mitarbeiter bei  
OUVEMA an der  
Universität Lausanne



Foto: Pixabay

**POLIZEIPROTOKOLLE** unterscheiden drei Kategorien von Velounfällen: Kollisionen, Kontrollverlust (Stürze) und eine Rubrik «Sonstiges» (Verheddern, Tier). Diese Unfälle zählen zu 43 Prozent, 54 Prozent beziehungsweise 3 Prozent zu diesen Kategorien. Bei elektrisch unterstützten Velos liegt das Verhältnis 35 zu 62 zu 3 Prozent.

Die Verantwortung für Stürze liegt bei der velofahrenden Person, unabhängig von den Verkehrsumständen oder der indirekten Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmender. Bei Kollisionen ist in zwei Dritteln der Fälle die motorisierte Person verantwortlich. In Kreiseln steigt dieser Anteil sogar auf 94 Prozent. Eine Hauptursache wie Unaufmerksamkeit wird in den Polizeiprotokollen ebenfalls festgehalten.

## Überwindung der juristischen Logik

Die Statistiken konzentrieren sich auf die Haftungsfrage aus einer juristischen oder versicherungstechnischen Perspektive: Wer wird gebüsst? Wer muss zahlen? Sie vernachlässigen jedoch die Komplexität von Unfällen, einschliesslich von Stürzen, und der ihnen vorausgehenden Ereigniskette. Die Ursachen sind zudem schwer zu interpretieren. Was bedeutet mangelnde Aufmerksamkeit? Haben die Velofahrerin oder der Velofahrer auf ein Smartphone geschaut, oder waren sie mit einer komplexen Situation konfrontiert, die durch die fehlende Infrastruktur und das Zusammenleben mit Autos verursacht wurde?

Statistiken gehen davon aus, dass ein Unfall auf menschliches Versagen und

nicht auf die Infrastruktur zurückzuführen ist – ausser bei aussergewöhnlichen Umständen wie Öl auf der Fahrbahn. Das mag für Autofahrende sinnvoll sein, deren Bedürfnisse seit einem Jahrhundert die Strassenplanung bestimmen. Doch ist es auch auf Velofahrende anwendbar, deren Verkehrsnetzwerke lückenhaft sind?

## Auf dem Weg zu einem besseren Verständnis von Unfällen

Unfallstatistiken sind das Ergebnis einer Vision der Verkehrssicherheit, die auf individueller Verantwortung (menschlichem Versagen) basiert. Um Unfälle besser zu verstehen, wäre es wichtig, sie auch als Symptome einer Fehlfunktion (Versagen in der Stadtplanung) zu betrachten – mit dem Ziel, das Strassennetz zu verbessern und Fehler aller Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden. oo